

[Zoek regelingen op overheid.nl](http://zoek.regelingen.op.overheid.nl)

Gemeente Tubbergen

Ziet u een fout in deze regeling? [Meld het ons op regelgeving@overheid.nl](mailto:Meld_het_ons_op_regelgeving@overheid.nl)

## beleidsnotitie Bouwen en parkeren versie 4.1

### Wetstechnische informatie

#### Gegevens van de regeling

|                                |                                                                                     |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Overheidsorganisatie</b>    | Gemeente Tubbergen                                                                  |
| <b>Officiële naam regeling</b> | beleidsnotitie Bouwen en parkeren versie 4.1                                        |
| <b>Citeertitel</b>             | beleidsnotitie Bouwen en parkeren versie 4.1                                        |
| <b>Vastgesteld door</b>        | college van burgemeester en wethouders                                              |
| <b>Onderwerp</b>               | ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer                                            |
| <b>Eigen onderwerp</b>         | Beleidsregels met betrekking tot het voorzien in parkeergelegenheid bij (nieuw)bouw |

#### Opmerkingen met betrekking tot de regeling

"Nota parkeren"

#### Wettelijke grondslag(en) of bevoegdheid waarop de regeling is gebaseerd

1. [Algemene wet bestuursrecht, art. 4:81 t/m 4:84](#)
2. [Bouwverordening, art. 2.5.30](#)

#### Overzicht van in de tekst verwerkte wijzigingen

| Datum inwerking-treding | Terugwerkende kracht tot en met | Datum uitwerking-treding | Betreft         | Datum ondertekening<br>Bron bekendmaking            | Kenmerk voorstel |
|-------------------------|---------------------------------|--------------------------|-----------------|-----------------------------------------------------|------------------|
| 02-11-2010              |                                 | 02-03-2014               | Nieuwe regeling | 19-10-2010<br><a href="#">Gemeenteblad 2010, 22</a> | I10.009102       |

#### Tekst van de regeling

##### Intitulé

Bouwen en Parkeren versie 4.1

Het college van burgemeester en wethouders van Tubbergen

Gelet op artikel 2.5.30 van de Bouwverordening en de artikelen 4:81 t/m 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit:

- de beleidsnotitie “Bouwen en Parkeren<sup>2010</sup> versie 4.1”, gewijzigd vast te stellen.

Tubbergen, 19 oktober 2010

Burgemeester en wethouders voornoemd,

De secretaris, De burgemeester,

drs.ing. G.B.J. Mensink, mr. M.K.M. Stegers

# Beleidsnotitie Bouwen & Parkeren<sup>2010</sup>



*versie 4.1 (gewijzigd vastgesteld bij besluit van 19 oktober 2010)*

## Inhoud:

|    |                    |   |
|----|--------------------|---|
| 1. | Inleiding          | 3 |
| 2. | Regelgeving        | 3 |
| 3. | Parkeernormering   | 5 |
| 4. | Ontheffingenbeleid | 7 |

## Bijlagen:

|    |                                                        |    |
|----|--------------------------------------------------------|----|
| 1. | Parkeernormen gemeente Tubbergen                       | 11 |
| 2. | Zoekschema "Woningen" en "Overige functies"            | 12 |
| 3. | Tekening centrum van Tubbergen i.v.m. parkeernormering | 13 |
| 4. | Rekenmethodiek                                         | 14 |

## VER-PAR-Beleidsnotitie Bouwen & Parkeren<sup>2010</sup> versie 4.1

*Bouwen en Parkeren versie 3.3, vastgesteld d.d. 11-03-2008 en*

*gepubliceerd in "Op en rond de Essen" d.d. 18-03-2008;*

*Bouwen en Parkeren versie 4.1, vastgesteld door de raad d.d. 01-03-2010*

*(bijlage bij de Parkeernota)*

*gepubliceerd in "Op en rond de Essen" d.d. 09-03-2010*

*Bouwen en Parkeren versie 4.1, vastgesteld door het college d.d. 30-03-2010 en*

*gepubliceerd in Gemeenteblad 2010, nr. 14, uitgegeven op 29 juni 2010;*

*gewijzigd vastgesteld op 19 oktober 2010;*

## 1. INLEIDING

Wonen en werken zijn onlosmakelijk verbonden met verkeer. Om te zorgen dat er voor auto's van bewoners, werknemers, klanten en bezoekers voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is, is het onder andere van belang dat bij de beoordeling van bouwplannen wordt gekeken of er voldoende parkeerplaatsen worden aangelegd. In deze beleidsnotitie staat hoe de gemeente Tubbergen per bouwplan het minimum aantal aan te leggen parkeerplaatsen bepaalt. Dit gebeurt aan de hand van parkeernormen. De parkeernormen gelden voor nieuwbouw-, uit- en inbreidingsprojecten, alsmede functieveranderingen (indien ze vergunningplichtig zijn). Bestaande situaties worden geacht aan de parkeernormen te voldoen.

Aanleiding voor het schrijven van de oorspronkelijke notitie was het feit dat het creëren van voldoende parkeergelegenheid steeds vaker een struikelblok vormde bij bouwplannen. Dit was met name het geval bij een uitbreiding en/of functieverandering van een pand of perceel binnen een bestaand gebied. Bouwen binnen het bestaande stedelijk gebied zal steeds vaker gaan voorkomen omdat inbreiding in het algemeen de voorkeur heeft boven uitbreiding.

Deze herziening van de beleidsnotitie betreft een aanpassing van enkele parkeernormen en van de maximale loopafstanden die in acht genomen moeten worden als er parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Daarnaast is in de herziene beleidsnotitie een bijlage opgenomen waarin de rekensystematiek is vastgelegd (bijlage 4).

## 2. REGELGEVING

Vanuit het oogpunt van de bouwer is het in bepaalde gevallen financieel onaantrekkelijk parkeerplaatsen te realiseren. Voor ons als gemeentebestuur is het echter een belangrijk aspect bij de beoordeling van de bouw-aanvraag. Een tekort aan parkeergelegenheid kan namelijk druk leggen op de leefbaarheid van een woonwijk of dorpscentrum. Daar staat tegenover dat indien er eenmaal is gebouwd, de mogelijkheid tot het alsnog creëren van parkeerplaatsen zeer moeilijk wordt. Enerzijds is er dus het individuele belang van de bouwer en anderzijds het algemeen belang van voldoende parkeergelegenheid en een leefbare omgeving. Niet alleen nu, maar ook voor de toekomst.

Het aspect parkeren wordt bij een bouw-aanvraag getoetst aan de hand van de onderstaande regelgeving.

In artikel 40 van de Woningwet staat het verbod om te bouwen zonder bouwvergunning van burgemeester en wethouders. De toetsingsgronden staan vermeld in artikel 44 van de Woningwet.

Een bouwvergunning moet op grond van artikel 44 van de Woningwet worden geweigerd, kort samengevat, als:

- a. het bouwen waarop de aanvraag betrekking heeft, niet voldoet aan de voorschriften van het Bouwbesluit
- b. het bouwen niet voldoet aan de bouwverordening;
- c. het bouwen in strijd is met het ter plaatse geldende bestemmingsplan;
- d. het uiterlijk of de plaatsing van het bouwwerk of de standplaats, waarop de aanvraag betrekking heeft, in strijd is met redelijke eisen van welstand, of
- e. voor het bouwen een vergunning ingevolge de Monumentenwet 1988 of een provinciale of gemeentelijke monumentenverordening is vereist en deze niet is verleend.

Als zich geen van de in artikel 44 van de Woningwet genoemde weigeringsgronden voordoet, moet de bouwvergunning verleend worden.

Voor de parkeertoets zijn twee weigeringsgronden met name van belang. Dit zijn de bouwverordening en het bestemmingsplan. Het parkeren bij of in gebouwen wordt geregeld in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening. Dit artikel is ontleend aan de modelbouwverordening van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten.

### *Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen*

1. *Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per*

*openbaar vervoer.*

2. *De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:*
  - a. *indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen;*
  - b. *indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte – voor zover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst – ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.*
3. *Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.*
4. *Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in het eerste en het derde lid:*
  - a. *indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of*
  - b. *voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.*

Indien een bouwplan niet voldoet aan het gestelde in het eerste lid en er kan ook geen ontheffing worden verleend op grond van het 4<sup>e</sup> lid, dient de bouwaanvraag geweigerd te worden wegens strijd met de bouwverordening.

Artikel 2.5.30 van de bouwverordening blijft buiten toepassing indien in het bestemmingsplan het onderwerp "parkeren" uitputtend is geregeld. Dit volgt uit artikel of gebleken artikel 9 van de Woningwet.

#### *Artikel 9*

*1. Voor zover de voorschriften van de bouwverordening niet overeenstemmen met de voorschriften van het desbetreffende bestemmingsplan blijven eerstbedoelde voorschriften buiten toepassing.*

*2. De voorschriften van de bouwverordening blijven van toepassing indien het desbetreffende bestemmingsplan geen voorschriften bevat, die hetzelfde onderwerp regelen, tenzij het desbetreffende bestemmingsplan anders bepaalt.*

In geen van de recente Tubbergse bestemmingsplannen is er overigens sprake van een uitputtende regeling van het aspect parkeren, zodat artikel 2.5.30 van de bouwverordening onverkort toepassing vindt. In de APV staan verder meerdere artikelen die ook betrekking hebben op parkeren, maar die spelen bij de toetsing van een bouwaanvraag geen rol.

### **3. PARKEERNORMERING**

Bouwaanvragen worden voor wat betreft het parkeren dus getoetst aan artikel 2.5.30, lid 1 van de Bouwverordening. Aan de hand van dat artikel wordt de parkeerbehoefte bij bouwplannen bepaald; deze parkeerbehoefte wordt vertaald in een minimum aan te leggen aantal parkeerplaatsen. In het artikel staan enkele bestanddelen die ten behoeve van de uitvoering nader moeten worden ingevuld. Het gaat daarbij om de volgende omschrijvingen:

- 3.1. *“indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft”;*
- 3.2. *“in voldoende mate”;*
- 3.3. *“deze ruimte mag niet overbemeten zijn”.*

Hieronder worden deze bestanddelen geconcretiseerd.

*3.1. “indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft”*

Deze parkeernormen gelden voor nieuwbouw-, uit- en inbreidingsprojecten, alsmede functieveranderingen.

Bij nieuwbouwprojecten kan vanaf het begin rekening worden gehouden met het aantal benodigde parkeerplaatsen. Bij verbouw van een bestaand pand is dat moeilijker. Het is niet wenselijk om dit soort bouwplannen te weigeren vanwege een geringe toename van de parkeerdruk ter plaatse.

#### **Indien de toename van de parkeerdruk ten gevolge van een verbouwplan (afgerond)**

**slechts één parkeerplaats betreft, dan geeft naar ons oordeel het bouwplan geen aanleiding om eisen te stellen aan het minimaal aan te leggen parkeerplaatsen. Zodra de parkeerdruk met meer dan één parkeerplaats toeneemt, dienen deze allemaal te worden gerealiseerd**(bijvoorbeeld: bij een berekend aantal van 1,2 parkeerplaatsen, dienen er 2 parkeerplaatsen te worden aangelegd).

### 3.2 “in voldoende mate”

Zoals artikel 2.5.30, lid 1 stelt: “moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto’s in voldoende mate ruimte te zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Wanneer er sprake is van voldoende parkeerplaatsen vermeld het artikel niet en dient dus nader ingevuld te worden.

Tot de invoering van dit beleid werd het vaststellen van het benodigde aantal parkeerplaatsen gedaan aan de hand van parkeerkencijfers van het CROW <sup>1)</sup>. In deze notitie worden de parkeerkencijfers van het CROW nader gespecificeerd voor de gemeente Tubbergen. Met de parkeernormen die daardoor ontstaan kan per bouwplan worden vastgesteld hoeveel parkeerplaatsen er minimaal moeten worden aangelegd om in de te verwachten parkeerbehoefte te voldoen.

<sup>1)</sup> zie CROW Publicatie 182 (juni 2003). De naam CROW is oorspronkelijk een afkorting van Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek. Nu staat de naam voor kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

In bijlage 1 bij deze beleidsnotitie zijn de parkeernormen van de gemeente Tubbergen opgenomen. Zoals reeds vermeld zijn deze parkeernormen gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Daarbij zijn de volgende keuzen gemaakt:

- Gezien de adresdichtheid van de gemeente Tubbergen (233 in 2005) is de verstedelijkheidsgraad te omschrijven als “Niet stedelijk”.
- Voor wat betreft de stedelijke zone’s (centrum/schil/rest bebouwde kom) valt de gemeente Tubbergen in de categorie “rest bebouwde kom”, met uitzondering van het centrum van de kern Tubbergen. Voor de kern Tubbergen geldt de categorie “centrum”. In bijlage 3 is op een tekening aangegeven welk gebied onder het centrum van Tubbergen wordt verstaan (dat is het gebied van de parkeerschijfzone).
- De CROW kencijfers gaan uit van minimum- en maximumcijfers. Parkeernormen dienen éénduidig te zijn. Gekozen is om bij de categorie “rest bebouwde kom” uit te gaan van de minimumcijfers en bij de categorie “centrum” van de gemiddelde waarde. Alleen voor de parkeernormen van voorzieningen en functies op het gebied van zorg (of daaraan gerelateerd) wordt altijd van de gemiddelde waarde uitgegaan, ook als de voorziening buiten het centrum ligt. Reden hiervoor is dat niet alleen het aantal zorgvoorzieningen toeneemt, maar ook het aantal ‘klanten’ per voorziening. Door op deze wijze de parkeernormen te bepalen, wordt de realiseerbaarheid van bouwplannen niet onnodig belemmerd. Anderzijds wordt met een hogere parkeernorm voor het centrum en bij zorggerelateerde voorzieningen op voorhand rekening gehouden met een grotere parkeerbehoefte.
- Er is voor gekozen om bij de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen, decimalen niet op de gebruikelijke wijze af te ronden, maar altijd naar boven (voorbeeld: bij een berekend aantal van 7,2 parkeerplaatsen, dienen er dus 8 parkeerplaatsen te worden aangelegd).

**De normen die in bijlage 1 zijn opgenomen hebben betrekking op de meest voorkomende functies, waarbij onderscheid is gemaakt tussen “centrum” en “rest bebouwde kom”.** Bij bouwplannen die niet binnen deze functies passen stellen burgemeester en wethouders per geval de parkeernorm vast. Aansluiting zal worden gezocht bij de parkeerkencijfers van het CROW en de hierboven vastgelegde uitgangspunten.

Bij de berekening van de parkeerbehoefte ingeval van functiewijziging en verbouw wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie in mindering gebracht bij de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie (de aanvraag). Op deze wijze wordt voorkomen dat een eventueel parkeerplaatsentekort uit het verleden volledig ten laste komt van een toekomstig bouwplan. Het omgekeerde is ook het geval. Indien er gedurende langere tijd sprake is van leegstand dan is de bestaande parkeervraag 0 (nul) en kan deze niet in mindering worden gebracht bij de parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Wanneer daarvan sprake is zal van geval tot geval moeten worden bezien. In principe ontstaat deze “nulsituatie” wanneer een gebouw meer dan 2 jaar voor aanvraag leeg staat.

Het aantal parkeerplaatsen dat op eigen terrein dient te worden gerealiseerd, wordt als voorwaarde opgenomen in de bouwvergunning. Verder dient de aanvrager op de bouwtekening aan te geven waar de parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het voorstel van de

aanvrager wordt getoetst op wenselijkheid en realiseerbaarheid qua locatie en aantallen; het kan alleen als dit ter plaatse zowel stedenbouwkundig als verkeerstechnisch niet leidt tot een kwalitatief mindere situatie. De kosten van aanleg worden betaald door de bouwer.

Op deze wijze kan de daadwerkelijke realisatie van de parkeerplaatsen worden afgedwongen. Als de parkeerplaatsen niet worden aangelegd, wordt gebouwd in strijd met de afgegeven bouwvergunning en kunnen bestuursrechtelijke sancties worden ingezet.

### 3.3. *“deze ruimte mag niet overbemeten zijn”*

In artikel 2.5.30, lid 1 van de Bouwverordening staat dat de ruimte die moet worden gereserveerd voor het parkeren en stallen van auto's niet *“overbemeten”* mag zijn. Ook deze omschrijving vraagt om een nadere uitwerking. Burgemeester en wethouders zouden naast het minimaal aantal te realiseren parkeerplaatsen ook een maximaal aantal kunnen vaststellen. Bijvoorbeeld als instrument om (bij locaties die zeer goed via het openbaar vervoer te bereiken zijn) het autogebruik te ontmoedigen. Gezien het beperkte openbaar vervoeraanbod voert Tubbergen een dergelijk beleid niet. Daarnaast verwachten wij niet dat het gevaar bestaat dat er teveel parkeerplaatsen worden aangelegd omdat elke extra parkeerplaats voor de bouwer in beginsel een extra kostenpost is.

## 4. ONTHEFFINGENBELEID

### 4.1. algemeen

Uitgangspunt is parkeren op eigen terrein (art. 2.5.30, lid 1 Bouwverordening). Indien dit door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit of voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien, kunnen burgemeester en wethouders ontheffing verlenen van dit uitgangspunt (artikel 2.5.30, lid 4 Bouwverordening). Wanneer en hoe deze ontheffing wordt verleend staat in deze paragraaf beschreven.

Indien de aanvrager van een bouwplan gemotiveerd kan aantonen waarom parkeren op eigen terrein, in het geheel of voor een deel, niet mogelijk of niet wenselijk is, kan gehele of gedeeltelijke ontheffing van de verplichting om op eigen terrein parkeerplaatsen aan te leggen worden overwogen.

De ontheffing en de motivering daarvan wordt opgenomen in de bouwvergunning. Indien van toepassing worden er ook voorschriften opgenomen in de bouwvergunning.

- Geen ontheffing wordt verleend op bedrijventerreinen. Bedrijven op bedrijventerreinen dienen ten allen tijde op eigen terrein te voorzien in de gehele parkeerbehoefte.
- Geen ontheffing wordt verleend buiten de bebouwde kom. Ook in het buitengebied dienen bedrijven en particulieren de parkeerbehoefte te kunnen opvangen op eigen terrein.
- Ontheffing in uitbreidingswijken (nieuwbouwwijken) wordt standaard verleend ten behoeve van sociale woningbouw (rijtjeswoningen). Ten behoeve van deze rijtjeswoningen worden openbare parkeerplaatsen aangelegd. Daarmee wordt bij de civieltechnische uitwerking van het bestemmingsplan rekening gehouden.

### 4.2. ontheffing onder voorwaarden

In overige gevallen kan onder voorwaarden ontheffing worden verleend. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in woningen en overige functies. Voor bewoners moeten er voldoende parkeerplaatsen voor langparkeren aanwezig zijn op relatief korte afstand van de woning. Ook voor personeel van “overige functies” moeten langparkeerplaatsen beschikbaar zijn, maar die mogen op iets grotere afstand liggen. Voor bezoekers van de bewoners en voor klanten of bezoekers van de “overige functies” moeten voldoende parkeerplaatsen voor kortparkeren aanwezig zijn.

In de bijlage zijn voor de verschillende functies het bezoekersaandeel opgenomen (in principe is die één op één overgenomen uit CROW publicatie 182).

Hierna wordt onderscheid gemaakt tussen:

#### § 4.3 Woningen;

#### § 4.4 Winkels, bedrijven en andere voorzieningen.

In § 4.5. tot en met § 4.8. worden enkele alternatieven beschreven.

### 4.3. woningen

Voor woningen geldt dat het acceptabel is dat het parkeren binnen een afstand van maximaal

100 meter mogelijk is. Deze afstand geldt zowel voor bewoners als bezoekers.

Parkeerplaatsen voor bewoners zijn in principe vrije parkeerplaatsen (dus geen parkeerplaatsen om kort te parkeren, zoals in de blauwe zone). Parkeerplaatsen voor bezoekers mogen wel deel uitmaken van de blauwe zone. In bijlage 1 van deze beleidsnotitie is aangegeven welk aandeel (of percentage) van de totale parkeer-vraag van woningen aan bezoekers mag worden toegerekend.

T.b.v. het parkeren door bewoners/bezoekers kan ontheffing worden verleend indien voldaan wordt aan één van de volgende condities A t/m C. De mogelijkheden moeten ook in deze volgorde worden onderzocht:

- A. Parkeerplaatsen worden op een eigen terrein aangelegd, niet zijnde het bouwperceel zelf, maar wel in de directe nabijheid ervan. De parkeerplaatsen dienen binnen 100 meter van het bouwplan te worden aangelegd. De parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn en te blijven voor andere gebruikers.
- B. Er worden t.b.v. het parkeren door bewoners/bezoekers extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd. Deze parkeerplaatsen dienen binnen 100 meter van het bouwplan te worden aangelegd. Dit kan alleen als dit ter plaatse zowel stedenbouwkundig als verkeerstechnisch niet leidt tot een kwalitatief mindere situatie. De parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn en te blijven voor andere gebruikers.
- C. Indien binnen 100 meter van het bouwplan aantoonbaar voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. De bouwer dient dit aan te tonen met een recente (niet ouder dan 2 jaar) parkeerdrukmeting of aan de hand van een uitgewerkte parkeerbalans (zie *CROW Publicatie 182*). De methodiek is ter bepaling van de gemeente (\*). Er wordt geacht voldoende parkeerruimte aanwezig te zijn, indien de gemiddelde bezettingsgraad na de realisatie van het bouwplan onder de 85% blijft (\*\*). Indien sprake is van een parkeerschijfzone is optie "C" slechts mogelijk onder voorwaarde dat voor bewoners en personeel voldoende vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn, want anders moeten deze worden aangelegd conform "A" of "B". Alleen voor bezoekers geldt dat de parkeerplaatsen ook binnen de parkeerschijfzone mogen liggen.

De kosten van aanleg worden betaald door de bouwer/aanvrager. Ook de kosten van parkeeronderzoek komen voor rekening van de bouwer/aanvrager. De parkeerplaatsen "A" blijven in eigendom van de bouwer; hij draagt ook zorg voor het onderhoud ervan, maar de gemeente voert het dagelijks beheer uit (b.v. straatvegen). De parkeerplaatsen conform "B" zijn openbaar en in eigendom van de gemeente. Eén en ander wordt in een overeenkomst vastgelegd (voordat de bouwvergunning o.i.d. kan worden verleend).

*(\*) In eenvoudige situaties kan met een parkeerbalans worden volstaan. Wanneer er sprake is van een complexe parkeersituatie met diverse functies binnen het gebied (b.v. in het centrum van Tubbergen) dient de methode van de parkeerdrukmeting te worden gebruikt.*

*(\*\*) Een gemiddelde bezettingsgraad van maximaal 85% is een algemeen aanvaarde norm. Voor gebieden/secties met hoofdzakelijk kortparkeerders wordt een bezettingsgraad van 80% gehanteerd; voor gebieden met voornamelijk parkeerterreinen en plaatsen voor langparkeerders geldt een acceptabele bezettingsgraad van 90%.*

#### 4.4. overige functies (winkels; bedrijven; kantoren; andere voorzieningen)

Bij personeel van deze voorzieningen gaat het om parkeerplaatsen voor langparkeren. Bezoekers en klanten kunnen eventueel ook parkeren op parkeerplaatsen voor kortparkeren.

Parkeerplaatsen voor personeel zijn in principe vrije parkeerplaatsen (dus geen parkeerplaatsen om kort te parkeren, zoals in de blauwe zone). Parkeerplaatsen voor bezoekers of klanten mogen wel deel uitmaken van de blauwe zone. In bijlage 1 van deze beleidsnotitie is aangegeven welk aandeel (of percentage) van de totale parkeervraag van de betreffende functie aan bezoekers mag worden toegerekend.

T.b.v. het parkeren door personeel/bezoekers/klanten kan ontheffing worden verleend indien voldaan wordt aan één van de volgende condities:

- A. Parkeerplaatsen worden op een eigen terrein aangelegd, niet zijnde het bouwperceel zelf, maar wel in de directe nabijheid ervan. De parkeerplaatsen dienen binnen 100 meter van het bouwplan te worden aangelegd. De parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn en te blijven voor andere gebruikers.
- B. Er worden t.b.v. het parkeren extra parkeerplaatsen in de openbare ruimte aangelegd. Deze parkeerplaatsen dienen binnen 100 meter te worden aangelegd. Indien sprake is van een parkeerschijfzone, dan dient er een onderscheid te worden gemaakt in kortparkeren (binnen de zone) en langparkeren (buiten de zone, of vrije parkeerplaatsen binnen de zone). Dit kan alleen als dit ter plaatse zowel stedenbouwkundig als verkeerstechnisch niet leidt tot een

kwalitatief mindere situatie. De parkeerplaatsen dienen openbaar toegankelijk te zijn en te blijven voor andere gebruikers.

- C. Indien binnen 100 meter aantoonbaar voldoende parkeergelegenheid voorhanden is. De bouwer dient dit aan te tonen met een recente (niet ouder dan 2 jaar) parkeerdrukmeting of aan de hand van een uitgewerkte parkeerbalans (zie *CROW Publicatie 182*). De methodiek is ter bepaling van de gemeente (zie \* bij 4.3). Er wordt geacht voldoende parkeerruimte aanwezig te zijn indien de gemiddelde bezettingsgraad na de realisatie van het bouwplan onder de 85% blijft (zie \*\* bij 4.3). Indien sprake is van een parkeerschijfzone is optie “C” slechts mogelijk onder voorwaarde dat voor het personeel voldoende vrije parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn, want anders moeten deze worden aangelegd conform “A” of “B”. Alleen voor bezoekers en winkelpubliek geldt dat de parkeerplaatsen ook binnen de parkeerschijfzone mogen liggen.

De kosten van aanleg worden betaald door de bouwer/aanvrager. Ook de kosten van parkeeronderzoek komen voor rekening van de bouwer/aanvrager. De parkeerplaatsen “A” blijven eigendom van de bouwer. Hij draagt ook zorg voor het onderhoud ervan, maar de gemeente voert het dagelijks beheer uit (b.v. straatvegen). De parkeerplaatsen conform “B” zijn openbaar en in eigendom van de gemeente. Eén en ander wordt in een overeenkomst vastgelegd (voordat de bouwvergunning o.i.d. kan worden verleend).

#### 4.5. medische voorzieningen

Voor alle zorggerelateerde voorzieningen geldt ook een loopafstand van 100 meter. Afhankelijk van het type voorziening kunnen voorwaarden worden gesteld ten aanzien van het instellen van algemene parkeerplaatsen voor gehandicapten. Dergelijke voorwaarden worden in het parkeeradvis opgenomen.

#### 4.6. parkeerbonds

De optie van het instellen van een parkeerbonds is onderzocht, maar er is besloten om dit niet als een extra conditie (ontheffingsmogelijkheid) op te nemen.

#### 4.7. gelijkwaardige oplossing

Indien niet geheel aan de voorwaarden voor het parkeren kan worden voldaan, kan de bouwer een gelijkwaardige oplossing voorstellen. Dit soort maatwerkoplossingen moeten echter van geval tot geval worden gezien en vallen als zodanig buiten het bestek van deze notitie. Het kan echter alleen als dit ter plaatse zowel stedenbouwkundig als verkeerstechnisch niet leidt tot een kwalitatief mindere situatie.

De beschrijving van de maatwerkoplossing en de onderliggende motivatie dient onderdeel te zijn van de bouwvraag. In de bouwvergunning of een overeenkomst worden voorwaarden gesteld.

#### 4.8. belang van het bouwplan

Tenslotte kan ontheffing worden verleend in de bijzondere omstandigheid dat naar het oordeel van burgemeester en wethouders het belang van realisatie van het bouwplan zwaarder weegt dan het voldoen aan de eisen voor parkeren.

#### 4.9 Overgangsregeling

Deze beleidsnotitie “Bouwen en Parkeren versie 4.1” is niet van toepassing op aanvragen om bouwvergunning die zijn ingediend voor de datum van inwerkingtreding van deze beleidsregels. Op deze aanvragen is de beleidsnotitie “Bouwen en Parkeren versie 3.3”, vastgesteld op 11 maart 2008, van toepassing.

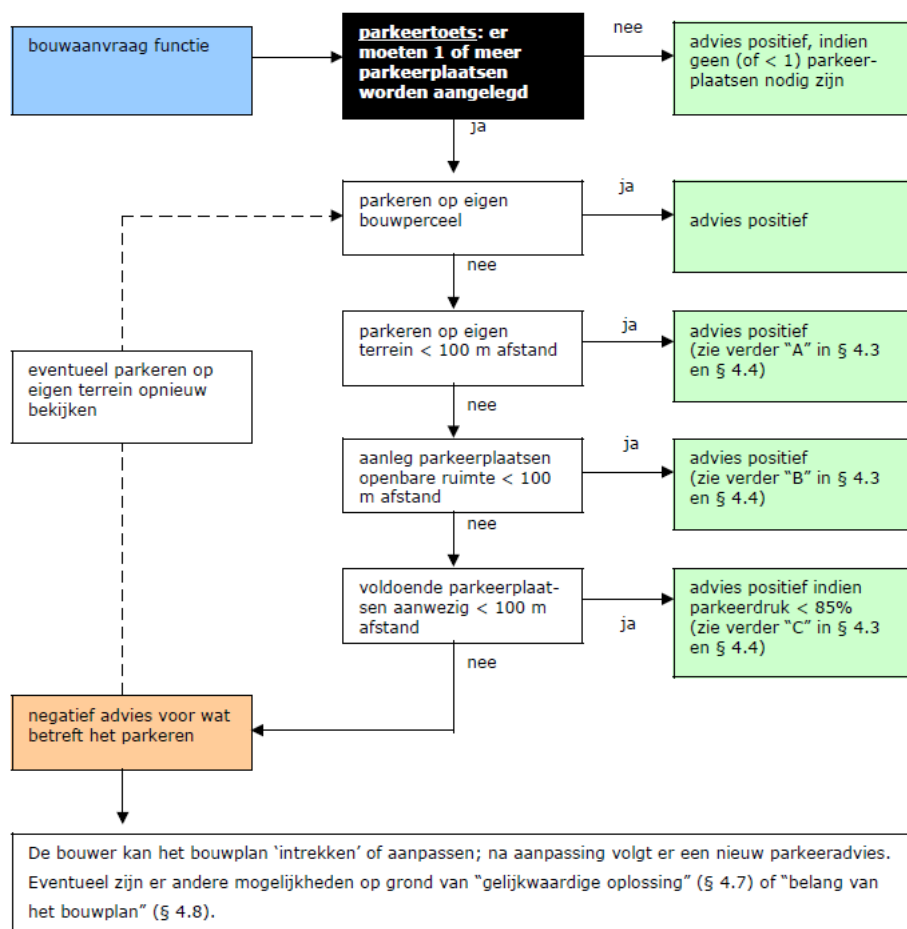
#### 4.10 Terugwerkende kracht

Deze beleidsregels hebben terugwerkende kracht vanaf 29 juni 2010, de datum waarop het besluit van het college tot de aanvankelijke vaststelling van “Bouwen en Parkeren versie 4.1” is bekendgemaakt.

*Bijlage 1: Parkeernormen gemeente Tubbergen*

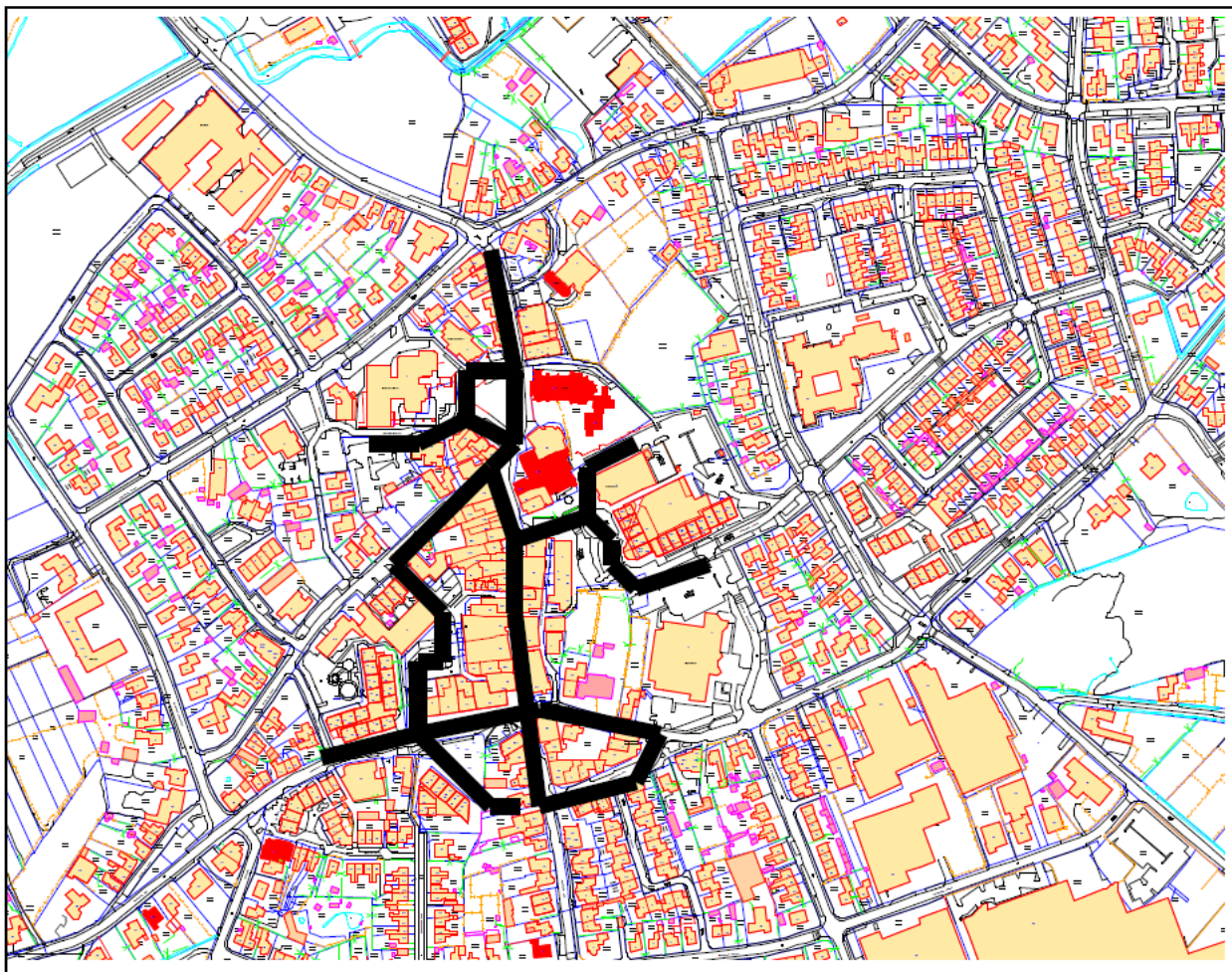
| hoofd functie | functie                  | eenheid | norm “centrum” | norm “restbeb. kom” | aandeelbezoek(aantal of %) | opmerkingen |
|---------------|--------------------------|---------|----------------|---------------------|----------------------------|-------------|
| WONEN         | woning duur (vrijstaand) | woning  | 1,6            | 2,0                 | 0,3                        |             |

|           |                                                                                                                                   |                      |      |      |                       |                                                                     |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|------|------|-----------------------|---------------------------------------------------------------------|
|           | woning midden (halfvrij)                                                                                                          | woning               | 1,4  | 1,8  | 0,3                   |                                                                     |
|           | woning goedkoop (rijtje)                                                                                                          | woning               | 1,25 | 1,4  | 0,3                   |                                                                     |
|           | appartement (> 150 m2)                                                                                                            | appartement          | 1,6  | 2,0  | 0,3                   |                                                                     |
|           | appartement (100-150 m2)                                                                                                          | appartement          | 1,4  | 1,8  | 0,3                   |                                                                     |
|           | appartement (< 100 m2 )                                                                                                           | appartement          | 1,25 | 1,4  | 0,3                   |                                                                     |
|           | serviceflat/aanleunwoning                                                                                                         | woning               | 0,45 | 0,3  | 0,3                   | zelfst. woning met<br>bep.zorgvoorzieningen                         |
|           | kamer verhuur                                                                                                                     | kamer                | 0,4  | 0,2  | 0,2                   |                                                                     |
| WINKELLEN | detailhandel                                                                                                                      | 100 m2 bvo           | 3,75 | 3,0  | 85%                   |                                                                     |
|           | bouwmarkt, tuincentrum                                                                                                            | 100 m2 bvo           | 2,45 | 2,2  | 85%                   |                                                                     |
|           | showroom                                                                                                                          | 100 m2 bvo           | 1,1  | 1,6  | 35%                   |                                                                     |
| WERKEN    | kantoor met baliefunctie                                                                                                          | 100 m2 bvo           | 2,4  | 3,0  | 20%                   |                                                                     |
|           | kantoor zonder baliefunctie                                                                                                       | 100 m2 bvo           | 1,6  | 1,7  | 5%                    |                                                                     |
|           | bedrijf, arbeidsextensief,<br>bezoekersextensief (loods,<br>opslag, groothandel,<br>transportbedrijf)                             | 100 m2 bvo           | 0,55 | 0,8  | 5%                    |                                                                     |
|           | bedrijf, arbeidsintensief,<br>bezoekers extensief<br>(industrie, garagebedrijf,<br>laboratorium, werkplaats,<br>transportbedrijf) | 100 m2 bvo           | 1,45 | 2,5  | 5%                    |                                                                     |
|           | bedrijfsverzamelgebouw                                                                                                            | 100 m2 bvo           | 1,25 | 0,8  | 10%                   |                                                                     |
|           | kapsalon                                                                                                                          | per stoel            | 0,75 | 0,75 | 50%                   |                                                                     |
| RECREATIE | café/bar/discotheek/cafetaria                                                                                                     | 100 m2 bvo           | 6,0  | 6,0  | 90%                   |                                                                     |
|           | restaurant                                                                                                                        | 100 m2 bvo           | 11,0 | 14,0 | 80%                   |                                                                     |
|           | hotel                                                                                                                             | kamer                | 1,0  | 0,5  | 80%                   |                                                                     |
|           | cultureel<br>centrum/wijkgebouw                                                                                                   | 100 m2 bvo           | 3,0  | 2,0  | 80%                   |                                                                     |
|           | museum/bibliotheek                                                                                                                | 100 m2 bvo           | 0,6  | 1,0  | 95%                   |                                                                     |
|           | sporthal                                                                                                                          | 100 m2 bvo           | 1,95 | 2,5  | +0,1 p.p. / zitplaats | gymlokalen met alleer<br>schoolfunctie hebben<br>geen extra p-vraag |
|           | sporthal bezoekers                                                                                                                | bezoekers-<br>plaats | 0,15 | 0,1  | 95%                   | alleen indien sporthal<br>met wedstrijdfunctie                      |
|           | sportveld (buiten)                                                                                                                | ha. netto<br>terrein | 20,0 | 13,0 | 95%                   |                                                                     |
|           | dansstudio/sportschool                                                                                                            | 100 m2 bvo           | 3,5  | 4,0  | 95%                   |                                                                     |
|           | manege                                                                                                                            | box                  | -    | 0,3  | 90%                   |                                                                     |
| ZORG      | verzorgingshuis                                                                                                                   | wooneenheid          | 0,6  | 0,6  | 0,3                   |                                                                     |
|           | arts/therapeut/kruisgebouw                                                                                                        | behandelkamer        | 1,75 | 1,75 | 65%                   | met minimum 3<br>parkeerplaatsen per<br>praktijk                    |
|           | apotheek                                                                                                                          | 100 m2 bvo           | 2,2  | 2,2  | 65%                   |                                                                     |
| ONDERWIJS | basisonderwijs                                                                                                                    | leslokaal            | 0,75 | 0,5  | 5%                    | daarboven: Kiss&Ride<br>(*)                                         |
|           | voorbereidend<br>beroepsonderwijs                                                                                                 | leslokaal            | 0,75 | 0,5  | 5%                    |                                                                     |
|           | creche/peuterspeelzaal/<br>kinderdagverblijf                                                                                      | arbeidsplaats        | 0,7  | 0,6  | 5%                    | daarboven: Kiss&Ride<br>(*)                                         |
|           | avondonderwijs                                                                                                                    | student              | 0,75 | 0,5  | 100%                  | in combinatie met de<br>functie van het pand<br>(b.v. dagonderwijs) |

**Bijlage 2: Zoekschema "Woningen" en "Overige functies"**

Opmerking: De mogelijkheid dat er voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte aanwezig zijn binnen 100 meter van het bouwplan is binnen een parkeerschijfzone alleen mogelijk voor bezoekers of klanten. Voor bewoners en/of personeel moeten wel vrije parkeerplaatsen aanwezig zijn of worden aangelegd (= optie "A" of "B").

### Bijlage 3: Tekening centrum van Tubbergen i.v.m. parkeernormering.



Tot het centrum van Tubbergen, zoals bedoeld in deze beleidsnotitie, behoren de volgende straten:

- a. Grotestraat, vanaf de Uelserweg tot en met de kruising met de Molenstraat.
- b. Raadhuisplein.
- c. Gaarderstraat, direct ten zuiden van het gemeentehuis.
- d. Oranjestraat, vanaf de Grotestraat tot en met de kruising met de Waldeckstraat.
- e. Waldeckstraat.
- f. Almeloseweg, vanaf de Schoolstraat tot de Grotestraat.
- g. Burgemeester Smalstraat.
- h. Van Langenstraat.
- i. Molenstraat, vanaf de Grotestraat tot de Van Langenstraat.
- j. Markt.
- k. De Eendracht, tot en direct ten noorden van het kantoor van de Rabobank.
- l. Kooikerstraat, vanaf Markt tot en met de kruising met de Pastoor Bloemenstraat.

#### Bijlage 4: Rekenmethodiek

Parkeertoetsen worden uitgevoerd aan de hand van de systematiek en parkeernormen die in deze notitie zijn vastgelegd. De rekenmethodiek als zodanig is nader omschreven in deze bijlage:

- de bepaling van het BVO (bruto vloer oppervlak) bij bedrijven, instellingen, e.d.;

- de bepaling van het woonoppervlak bij appartementengebouwen;
- de bepaling van de parkeercapaciteit op het eigen erf;
- de berekening van de parkeervraag, rekening houdend met een zekere combinatiegraad;
- de rol van de koopavond in de berekening van de parkeervraag;
- de berekening van de nodige voorzieningen voor het halen en brengen van kinderen bij scholen, kinderdagverblijven, en dergelijke.

#### *bijl. 4.1 Bepaling BVO bij bedrijven, instellingen, e.d.*

De definitie van BVO luidt: “*De bruto vloer oppervlakte wordt gemeten langs de buitenzijde van een gebouw. Op grond van die maten wordt de oppervlakte van het gebouw bepaald*”.

Bij de bepaling van het BVO van afzonderlijke bedrijfsgebouwen (idem bij gebouwen van instellingen, zorg-voorzieningen, horeca, e.d.) wordt analoog hieraan gemeten langs de buitenzijde van het gebouw en op die manier wordt de oppervlakte berekend.

Als sprake is van een clustering van voorzieningen binnen één gebouw, bijvoorbeeld bij een bedrijfsverzamel-gebouw, een multifunctioneel zorgcentrum, e.d., bevinden zich binnen het gebouw ook verkeersruimten (b.v. gangen; ontvangsthal) die gezamenlijk worden gebruikt. De oppervlakte van die gezamenlijke ruimten wordt niet aan het BVO van de afzonderlijke bedrijven en instellingen toegerekend.

De reden om het oppervlak van de gezamenlijke ruimtes niet aan het BVO toe te voegen, is gelegen in het feit dat die ruimtes als zodanig geen parkeervraag genereren, maar dat dit door de afzonderlijke bedrijven wordt gedaan. En daarvan wordt het BVO bepaald en in de berekening van de parkeervraag betrokken.

#### *bijlage 4.2 Bepaling oppervlak bij appartementen*

Bij appartementen wordt het oppervlak van de externe bergingen en de verkeersruimten (gangen; gezamenlijke hal; technische ruimtes, e.d.) niet meegeteld bij de bepaling van de oppervlakte. Voor de bepaling van de oppervlakte wordt alleen de bruto vloer oppervlakte van het appartement bepaald.

De reden om het oppervlak van de gezamenlijke ruimtes niet aan het woonoppervlak toe te voegen, is gelegen in het feit dat die ruimtes als zodanig geen parkeervraag genereren, maar dat dit door de afzonderlijke appartementen zelf wordt veroorzaakt.

#### *bijlage 4.3 Bepaling parkeercapaciteit eigen erf*

Van belang voor de bepaling van de parkeervraag is ook het aantal parkeerplaatsen dat op het eigen erf wordt gerealiseerd. Het berekeningsaantal van de parkeerplaatsen is afhankelijk van de wijze van uitvoering. In de tabel hieronder is het berekeningsaantal vastgelegd (*bron: ASVV 2004 van CROW*):

| parkeervoorziening          | theoretisch aantal | berekenings-aantal | toelichting (conform ASVV 2004; alleen *) is eigen tekst) |
|-----------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------|
| enkele oprit met garage     | 2                  | 1,0                | oprit minimaal 5,0 m <sup>1</sup> diep                    |
| lange oprit met garage      | 3                  | 1,3                | oprit minimaal 10,0 m <sup>1</sup> diep *)                |
| dubbele oprit met garage    | 3                  | 1,8                | oprit minimaal 4,5 m <sup>1</sup> breed                   |
| enkele oprit zonder garage  | 1                  | 0,8                | oprit minimaal 5,0 m <sup>1</sup> diep                    |
| lange oprit zonder garage   | 2                  | 1,0                | oprit minimaal 10,0 m <sup>1</sup> diep *)                |
| dubbele oprit zonder garage | 2                  | 1,7                | oprit minimaal 4,5 m <sup>1</sup> breed                   |
| garage zonder oprit         | 1                  | 0,4                | wel bij de woning                                         |
| garagebox                   | 1                  | 0,5                | niet bij de woning                                        |

*bijlage 4.4 De berekening van de parkeervraag, rekening houdend met een zekere combinatiegraad*

Bij bouwplannen of parkeertoetsen waar sprake is van meerdere functie binnen het gebouw of het “plan”, kan een combi-berekening worden uitgevoerd. Daarin wordt rekening gehouden met verschillende aanwezigheids-percentages, afgezet naar functie (wonen; zorg) en tijd (middag; avond).

De combi-berekening kan worden uitgevoerd op het moment dat voor een bouwplan (zowel met een enkel- als meervoudige functie) naar de ontheffingsmogelijkheid conform § 4.3 lid ‘C’ of § 4.4 lid ‘C’ wordt gekeken (toetsing van beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de bestaande openbare ruimte).

De parkeervraag, en daarmee inzicht in het benodigde aantal parkeerplaatsen, wordt berekend met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. Op die wijze wordt het effect verrekend dat de parkeervraag van de verschillende functies niet tegelijkertijd optreden. Daartoe heeft het CROW aanwezigheidspercentages voor verschillende gebruiksfuncties bepaald.

Samen met de parkeernormen kan met de aanwezigheidspercentages worden bepaald welke parkeervraag nodig is voor een gegeven combinatie van voorzieningen en functies, verdeeld over verschillende momenten van de dag en in het weekend. Het benodigd aantal parkeerplaatsen wordt op onderstaande wijze berekend:

$$\text{aantal eenheden en/of functies} \times \text{parkeernorm Tubbergen} \times \text{aanwezigheidspercentage} = \text{benodigd aantal parkeerplaatsen}$$

De te hanteren aanwezigheidspercentages zijn conform publicatie 182 CROW en het ASVV-2004, met uitzondering van het gewijzigde aanwezigheidspercentage voor detailhandel tijdens de koopavond:

| functie                 | werkdag<br>overdag | middag | avond | koop-<br>avond | zaterdag<br>middag | avond | zondag-<br>middag |
|-------------------------|--------------------|--------|-------|----------------|--------------------|-------|-------------------|
| woning                  | 50                 | 60     | 100   | 90             | 60                 | 60    | 70                |
| detailhandel            | 30                 | 70     | 20    | 80             | 100                | 0     | 0                 |
| kantoor                 | 100                | 100    | 5     | 10             | 5                  | 0     | 0                 |
| bedrijf                 | 100                | 100    | 5     | 10             | 5                  | 0     | 0                 |
| sociaal<br>cultureel    | 10                 | 40     | 100   | 100            | 60                 | 90    | 25                |
| sociaal medisch         | 100                | 100    | 30    | 15             | 15                 | 5     | 5                 |
| ziekenhuis              | 85                 | 100    | 40    | 50             | 25                 | 40    | 40                |
| dagonderwijs            | 100                | 100    | 0     | 0              | 0                  | 0     | 0                 |
| avondonderwijs          | 0                  | 0      | 100   | 100            | 0                  | 0     | 0                 |
| bibliotheek             | 30                 | 70     | 100   | 70             | 75                 | 0     | 0                 |
| museum                  | 20                 | 45     | 0     | 0              | 100                | 0     | 90                |
| restaurant              | 30                 | 40     | 90    | 95             | 70                 | 100   | 40                |
| café                    | 30                 | 40     | 90    | 85             | 75                 | 100   | 45                |
| bioscoop;<br>theaterhgh | 15                 | 30     | 90    | 90             | 60                 | 100   | 60                |
| sport                   | 30                 | 50     | 100   | 90             | 100                | 90    | 85                |

bron: ASVV-2004 en publicatie 182 van het CROW

*bijlage 4.5 De rol van de koopavond in de berekening van de parkeervraag*

De parkeervraag, en daarmee inzicht in het benodigde aantal parkeerplaatsen, wordt berekend met behulp van de parkeernormen en de aanwezigheidspercentages voor gecombineerd gebruik. Op die wijze wordt het effect verrekend dat de parkeervraag van de verschillende functies niet tegelijkertijd optreden. In bijlage 4.5 wordt nader op die berekeningsmethodiek ingegaan.

Eén van de onderscheiden dagdelen is de koopavond. Tijdens de koopavond is het aanwezigheidspercentage voor woningen op 90% gesteld en voor detailhandel op 100%

(bron: ASVV-2004 CROW). Adviesbureau Goudappel Coffeng heeft onderzoek verricht naar de aanwezigheidspercentages in overeenkomstige kernen en enkele kernen in de omgeving. Daaruit is gebleken dat het aanwezigheidspercentage voor de detailhandel in een kern als Tubbergen lager is dan 100%.

Naar oordeel van Goudappel Coffeng is de koopavond niet het maatgevende moment wat betreft de parkeerdruk, maar ligt dat eerder op de zaterdagmiddag (dat wil zeggen voor Tubbergen). Met een op Tubbergen toegesneden aanwezigheidspercentage van 80% (in plaats van 100%) voor detailhandel wordt recht gedaan aan die conclusie. Dit percentage ligt lager dan het aanwezigheidspercentage op zaterdagmiddag, maar hoger dan het aanwezigheidspercentage op gewone middagen.

#### bijlage 4.6 Het formulier voor de combi-berekening

Voor de uitvoering van de combi-berekening wordt een formulier gebruikt, waarop de meeste gebruiksfuncties zijn ingevuld. De aanwezigheidspercentages zijn conform de tabel in 4.5.

| hoofd-functie                                        | functie       | norm centr. | norm rest | norm maatg. | eenheid                | aantal eenh.       | morgen | middag | avond | koop-avond | zat. middag | zat. avond | zon. middag |
|------------------------------------------------------|---------------|-------------|-----------|-------------|------------------------|--------------------|--------|--------|-------|------------|-------------|------------|-------------|
| wonen                                                | woning duur   | 1,60        | 2,00      | 2,00        | woning                 | 5 st               | 3,00   | 3,60   | 6,00  | 5,40       | 3,60        | 3,60       | 4,20        |
| zorg                                                 | huis-arts     | 1,75        | 1,50      | 1,50        | behan. kamer           | 2 kmr              | 3,00   | 3,00   | 0,90  | 0,45       | 0,45        | 0,15       | 0,15        |
| winkel                                               | detail-handel | 3,75        | 3,00      | 3,00        | 100 m <sup>2</sup> BVO | 200 m <sup>2</sup> | 1,80   | 4,20   | 1,20  | 4,80       | 6,00        | 0          | 0           |
| de hoogste waarde is de maatgevende parkeervraag >>> |               |             |           |             |                        |                    | 7,80   | 10,80  | 8,10  | 10,65      | 10,05       | 3,75       | 4,35        |

voorbeeld: situatie rest bebouwde kom met verschillende functies

#### bijlage 4.7 De berekening van de nodige voorzieningen voor het halen en brengen van kinderen

Bij scholen, kinderdagverblijven, en dergelijke wordt een deel van de kinderen gebracht door ouders en daarvoor zijn parkeervoorzieningen nodig. In publicatie 182 CROW is een rekenmethodiek opgenomen die in Tubbergen wordt toegepast. In de rekenmethodiek wordt rekening gehouden met een bepaalde parkeerduur, het gegeven dat sommige kinderen samen worden gebracht en met de stedelijkheidsgraad. Er zijn bandbreedtes gegeven voor het aantal leerlingen dat met de auto naar school wordt gebracht. In Tubbergen zijn keuzes gemaakt voor die percentages en die zijn hierna vastgelegd.

De rekenmethodiek wordt zowel gebruikt voor scholen als voor kinderdagverblijven. Onder die laatste groep valt ook een peuterspeelzaal. Bij scholen wordt onderscheid gemaakt in twee groepen: groep 1 t/m 3 en groep 4 t/m 8. Dat heeft ermee te maken dat de kinderen uit groep 1 t/m 3 vaker worden gebracht en de ouders daarbij ook langer parkeren. Naschoolse opvang wordt op dezelfde manier berekend als groep 1 t/m 3.

Het benodigde aantal parkeerplaatsen, dat nodig is voor het halen en brengen van kinderen ("kiss+ride"), wordt op onderstaande wijze berekend:

$$\text{totaal aantal leerlingen} \times \text{\% leerlingen met de auto} \times \text{factor parkeerduur} \times \text{factor kinderen per auto} = \text{parkeervraag kiss+ride}$$

| factor                                      | functie/groep | bandbreedte | berekenings-factor           | toelichting                                  |
|---------------------------------------------|---------------|-------------|------------------------------|----------------------------------------------|
| aantal leerlingen                           | alle          |             | het exacte aantal leerlingen | het huidige of toekomstige aantal leerlingen |
| % leerlingen dat met de auto wordt gebracht | groep 1 t/m 3 | 30 – 60%    | 0,45                         | gemiddelde bandbreedte                       |
|                                             | groep 4 t/m 8 | 5 – 40%     | 0,25                         | gemiddelde bandbreedte                       |
|                                             |               |             |                              | gemiddelde                                   |

|                          |                   |          |      |                                                     |
|--------------------------|-------------------|----------|------|-----------------------------------------------------|
|                          | kinderdagverblijf | 50 – 80% | 0,65 | bandbreedte                                         |
| reductieduur parkeren    | groep 1 t/m 3     | 50%      | 0,50 | gemiddeld 10 min. in een periode van 20 min. = 0,50 |
|                          | groep 4 t/m 8     | 25%      | 0,25 | gemiddeld 2½ min. in een periode van 10 min. = 0,25 |
|                          | kinderdagverblijf | 25%      | 0,25 | gemiddeld 15 min. in een periode van 60 min. = 0,25 |
| aantal kinderen per auto | groep 1 t/m 3     | n.v.t.   | 0,75 | -                                                   |
|                          | groep 4 t/m 8     | n.v.t.   | 0,85 | -                                                   |
|                          | kinderdagverblijf | n.v.t.   | 0,75 | -                                                   |

bron: publicatie 182 van het CROW; bij gescheiden aanvangs- en eindtijden van de groepen 1 t/m 3 en 4 t/m 8 mag het aantal parkeerplaatsen met maximaal 40% worden gereduceerd.

#### bijlage 4.8 Enkele eenvoudige rekenvoorbeelden

##### 1. Bouwplan met een winkel (BVO = 150 m<sup>2</sup>) en daarboven 6 appartementen van 120 m<sup>2</sup>

Indien in het centrum van Tubbergen:

- winkel 150 m<sup>2</sup> BVO; parkeernorm = 3,75 PP/100 m<sup>2</sup> BVO -->  $150/100 \times 3,75 = 5,6$  PP
- 6 appartementen ‘midden’; parkeernorm = 1,4 PP/appartement -->  $6 \times 1,4 = 8,4$  PP
- samen  $5,6 + 8,4 = 14$  parkeerplaatsen (geen afronding nodig)

Indien in Geesteren:

- winkel 150 m<sup>2</sup> BVO; parkeernorm = 3,00 PP/100 m<sup>2</sup> BVO -->  $150/100 \times 3,00 = 4,5$  PP
- 6 appartementen ‘midden’; parkeernorm = 1,8 PP/appartement -->  $6 \times 1,8 = 10,8$  PP
- samen  $4,5 + 10,8 = 15,3$  PP --> afgerond 16 parkeerplaatsen

##### 2. Een basisschool met 10 lokalen en 300 kinderen, waarvan 130 kinderen in groep 1 t/m 3.

Voor een basisschool spelen er 2 zaken: (a) het parkeren door het personeel van de school en (b) het halen en brengen van de kinderen.

(a) Het parkeren door het personeel:

- per leslokaal geldt een parkeernorm van 0,5 PP (rest bebouwde kom)
- bij 10 leslokalen zijn er  $10 \times 0,5 = 5$  PP nodig voor het parkeren van personeel

(b) Het halen en brengen van kinderen:

- 130 kinderen van groep 1 t/m 3  
o  $(130 \text{ kinderen}) \times (45\% \text{ per auto}) \times (0,50 \text{ parkeerduur}) \times (0,75 \text{ carpoolen}) = 22$  PP
- 170 kinderen van groep 4 t/m 8  
o  $(170 \text{ kinderen}) \times (25\% \text{ per auto}) \times (0,25 \text{ parkeerduur}) \times (0,85 \text{ carpoolen}) = 9$  PP

In totaal zijn voor deze school dus 5 PP voor het personeel en 31 PP voor het halen en brengen van de kinderen benodigd.